Deutscher Bundestag **Drucksache 16/869**
16. Wahlperiode 08. 03. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Dorothee Menzner, Dr. Kirsten Tackmann, Lutz Heilmann, Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm, Roland Claus, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Ilja Seifert und der Fraktion DIE LINKE.

Von Deutschland finanzierter Bau einer Zollfreistraße durch Schweizer Naturschutz- und Naherholungsgebiet

Am 6. Februar 2006 wurden im Schweizer Naturschutz- und Naherholungsgebiet „Auenpark am Schlipf" nahe des Flusses Wiese auf dem Gebiet der Gemeinde Riehen im Kanton Basel-Stadt zirka 110 über einhundert Jahre alte Bäume gefällt. Dies geschah gegen den friedlichen Widerstand von rund 150 vor Ort protestierenden Bürgerinnen und Bürgern. Die Rodung ist Bestandteil von Vorarbeiten für eine von der Bundesrepublik Deutschland finanzierte „Zollfreistraße". Sie soll als Lückeschließung der B 317 durch Schweizer Gebiet hindurch die beiden in Deutschland gelegenen südbadischen Orte Lörrach und Weil am Rhein verbinden. Nach Angaben der Basler Zeitung vom 7. Februar 2006 wird voraussichtlich im März dieses Jahres mit dem ersten Projektabschnitt begonnen, dem Bau einer Brücke über den Fluss Wiese. Im Jahr 2010 könnte die gesamte Zollfreistraße fertig gestellt sein, zitiert das Blatt das Freiburger Regierungspräsidium.

Die Online-Ausgabe der Basler Zeitung berichtet am 6. Februar 2006 über den Basler Nationalrat Remo Gysin, der die Fällung als einen „widersinnigen Akt" und als einen „nicht wieder gutzumachenden Schaden an der Natur" bezeichnet habe. Nach einem Bericht der Basler Zeitung vom 7. Februar 2006 äußerte sich die Regierungspräsidentin und Vorsteherin des Baudepartements des Kantons Basel-Stadt, Barbara Schneider, ähnlich kritisch: Sie habe erklärt, das Projekt sei in ihren Augen „veraltet und unnütz". Man müsse sich jedoch „dem Druck der Deutschen beugen", weil „höheres Recht" gelte, so die Zeitung. Mit diesem höheren Recht ist offensichtlich ein Vertragswerk gemeint, das auf das vorletzte Jahrhundert gründet:

Die ursprüngliche Verpflichtung beruht nach Darstellung des Regierungsrates und Vorstehers des Justizdepartements des Kantons Basel-Stadt Guy Morin auf einem Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Großherzogtum Baden aus dem Jahre 1852 (siehe Protokoll der außerordentlichen Sitzung des Großen Rates des Kantons Basel-Stadt zum Thema „Zollfreie Straße" vom 12. März 2005). In dessen Artikel 34 erhält die großherzoglich-badische Regierung das Recht, „zur Verbindung der Stadt Lörrach und des Wiesentals mit Weil, eine Straße auf dem dazwischen liegenden schweizerischen Grund und Boden zu bauen".

Der eigentliche Staatsvertrag über den Bau der Zollfreistraße zwischen der Schweiz und Deutschland datiert allerdings 125 Jahre später: Er wurde am 25. April 1977 abgeschlossen. Die seitherige Verzögerung geht nach Auffassung der Dach-Organisation der Bürgerinitiativen gegen das Projekt „IG Auenpark am Schlipf“ (www.wiese-initiative.ch) auf den Widerstand zurück, den dieser geplante Straßenbau am Tüllinger Berg seit langem bei der Mehrheit der ansässigen Schweizer Bevölkerung, bei Schweizer Behörden und auch bei vielen Deutschen hervorrief.

Diesen Widerstand begründet die Initiative im Wesentlichen mit folgenden Argumenten: Erstens würde mit der Auenlandschaft ein Biotop vernichtet, in dem zahlreiche geschützte Tiere und Pflanzen heimisch seien. Darunter befänden sich Vogelarten der „Roten Liste“, wie der stark gefährdete Pirol, der Eisvogel, der Wendehals oder die Zaunammer. Diese vom Aussterben bedrohten Vögel stünden mit ihrem Lebensraum unter dem Schutz des Berner „Übereinkommens über die Erhaltung der europäischen wildlebenden Pflanzen und Tiere und ihrer natürlichen Lebensräume“ von 1979. Dieses Abkommen habe Vorrang vor dem Staatsvertrag von 1977 zum Bau der Zollfreistraße. Zweitens würde mit dem Bau ein wertvolles Naherholungsgebiet zerstört, das viele Baseler und auch Bürgerinnen und Bürger aus Südbaden nutzten. Drittens hätten Untersuchungen des damaligen Kantonsgeologen Prof. Dr. Peter Huggenberger und auch der ETH Zürich ergeben, dass der Tüllinger Berg, an dessen Hang die Zollfreistraße vorbeiführen soll, von Rutschungen bedroht und die hydrogeologische Situation näher zu untersuchen sei. Grundsätzlich wurde eine andere Linienführung empfohlen (siehe Interpellationen an den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt von Beat Jans betreffend Erdrutschgefahr an der geplanten Zollstraße vom 28. Mai 2004 und vom 10. Oktober 2005). Auch aus diesem Grund müsse eine Klausel des Staatsvertrages von 1977 greifen – so die Zollfreistraßen-Gegner – nach der dieser Vertrag mit dem Ziel einer angemessenen Neuregelung nach zu verhandeln sei, sollten sich bei der Durchführung des Vertrages erhebliche Schwierigkeiten ergeben oder sich bei seinem Abschluss bestehenden Verhältnisse wesentlich ändern. In diesem Zusammenhang argumentieren die Projektgegner ferner, die einstigen zoll- und verkehrstechnischen Versprechen der Zollfreistraße seien durch den Bau der A 98 und die Aufhebung komplexer Zollverfahren obsolet geworden. Zudem würde der Bau der nur 738 Meter langen Verbindung (davon sind 347 Meter Tunnelstrecke und 139 Meter Brückenbauwerk) aufgrund der schwierigen geologischen Verhältnisse deutlich mehr kosten als die bislang vom Regierungspräsidium Freiburg veranschlagten 19 Mio. Euro. Schon diese Summe sei aber angesichts des Zeitgewinns für Autofahrer von lediglich fünf bis sieben Minuten zur schnellsten vorhandenen Alternativroute und in Abwägung mit den zu erwartenden Umweltschäden eine Vergeudung öffentlicher Mittel.

Bei einer Initiativabstimmung am 12. Februar 2006 sprach sich eine Mehrheit von 58,2 Prozent der an der Abstimmung teilnehmenden Basler Stimmbevölkerung für den Erhalt des Auenparks entlang der Wiese und gegen die Zollfreistraße aus. Dass diese Volksabstimmung am zweiten Sonntag im Februar stattfinden sollte, war bereits Monate zuvor bekannt. Die Schweizer Presse vermutet deshalb genauso wie die örtliche Bürgerinitiative, dass die knapp eine Woche früher durchgesetzte Baumrodung dem Abstimmungsergebnis der „Wiese-Initiative“ zuvorkommen sollte. So berichtet die Basler Zeitung vom 3. Februar 2006, dass der Freiburger Regierungspräsident Sven von Ungern-Sternberg gemeinsam mit dem Weiler Bürgermeister Wolfgang Dietz und dessen Lörracher Amtskollegin Gudrun Heute-Bluhm den dafür zuständigen Schweizer Regierungsrat ultimativ aufgefordert habe, die Fällarbeiten unverzüglich in Auftrag zu geben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchen Streckenabschnitt beziehen sich die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 angegebenen 4,1 Kilometer für das Projekt B 317 Lörrach–Weil am Rhein, für die dort zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Bundsverkehrwegplans Investitionskosten des Bundes in Höhe von 21,3 Mio. Euro angegeben wurden (bitte genaue Bezeichnung für Straße, Brücke, Tunnel, Rampen für Ein- und Ausfahrt sowie Baufortschritt)?

2. Mit welchen Investitionskosten rechnet die Bundesregierung nach heutiger Kenntnis für das im Bundesverkehrswegeplan 2003 stehende Projekt B 317 Lörrach–Weil am Rhein (bitte aufschlüsseln nach Jahresscheiben)?

3. Wie verteilt sich die Finanzierung des Projekts B 317 Lörrach–Weil am Rhein auf den Bund, auf Baden-Württemberg, auf die beteiligten Gemeinden sowie gegebenenfalls auf die Schweiz?

4. Wie verteilen sich die nach heutigem Stand zu erwartenden Gesamtkosten des Projekts B 317 Lörrach–Weil am Rhein auf die einzelnen Bauabschnitte der Strecke (Straße, Brücke, Tunnel, Rampen für Ein- und Ausfahrt, Sonstiges)?

5. Mit welchen Investitionskosten rechnet die Bundesregierung für die Schließung der Lücke von 738 Metern der B 317 zwischen Lörrach und Weil am Rhein auf Schweizer Gebiet, welche mit dieser Entfernung vom Regierungspräsidium Freiburg in mehreren Pressemitteilungen angegeben wird (bitte aufschlüsseln auf Straße, Brücke, Tunnel, Rampen für Ein- und Ausfahrt, Sonstiges)?

6. Um wie viel Minuten verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Lörrach und Weil am Rhein für Autofahrer voraussichtlich nach Fertigstellung der Strecke im Vergleich

   a) zur nächst schnellsten vorhandenen Alternativroute,

   b) zur Strecke Lörrach–Weil am Rhein über die Autobahn A 98?

7. Warum ist das Projekt B 317 Lörrach–Weil am Rhein für die Bundesregierung „vordringlich“ im Sinne des Bundesverkehrswegplans in Abwägung der erheblichen Kosten bei angespannten öffentlichen Haushalten, der vergleichsweise geringen Einsparung an Fahrzeit für den Autoverkehr sowie der Zerstörungen an der Natur?

8. Wie steht die Bundesregierung zur Einschätzung des Bundesrechnungshofes aus dem Jahr 1986 (Bundestagsdrucksache 10/6138, Nr. 17, S. 47), die mit einem Schreiben des Bundesrechnungshofes vom 11. Februar 2005 an ein Mitglied des Deutschen Bundestages noch einmal bestätigten wurde, nach der die Bundesstraße 317, die durch das Projekt Lörrach–Weil am Rhein geschlossen werden soll, nicht die Merkmale einer Bundesstraße erfüllt und daher abzustufen sei?

9. Trifft es zu, dass die Regierung des Kantons Basel-Stadt im Frühjahr 2005 Deutschland angeboten hat, sich im Umfang eines „zweistelligen Millionenbetrages“ an der Realisierung der Zollfreistraße zu beteiligen, wenn anstatt des geplanten Projekts eine durchgehende Tunnellösung realisiert werden würde, die das Ufergebiet am Schlipf unberührt ließe (siehe „Tages-Anzeiger“ vom 14. März 2005)?

10. Wenn eine solches Angebot vorlag: Wie hat die Bundesregierung darauf reagiert und warum?
11. Hält es die Bundesregierung für angemessen, dass die Fällung der rund 110 Bäume im Ufergebiet am Schlipf bereits am 6. Februar 2006 erfolgte, obwohl einige Enteignungen im vorgesehenen Trassengebiet sowie abschließende hydrogeologische Untersuchungen über befürchtete Hangrutschungen bis heute ausstehen?
12. Hält die Bundesregierung die hydrogeologischen Untersuchungen für die Zollfreistraße innerhalb des Projekts Lörrach–Weil am Rhein für ausreichend, um mit dem Projekt Zollfreistraße zu beginnen?
13. Hält es die Bundesregierung für angemessen, dass die Fällung der rund 110 Bäume im Ufergebiet am Schlipf eine Woche vor der Abstimmung über die „Wiesen-Initiative“ in der Schweiz erfolgte und damit nicht rückholbare Tatsachen geschaffen wurden?
14. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung Vertreter des Bundes, der Landesregierung Baden-Württemberg, des Freiburger Regierungspräsidiums oder von südbadischen Gemeinden Druck auf Schweizer Behörden ausgeübt, damit der Beginn der Abholzung der rund 110 Bäume noch vor der Abstimmung über die Schweizer „Wiesen-Initiative“ stattfinden kann?
15. Wer finanzierte die Fällung der rund 110 Bäume am Schlipf?
16. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung Schweizer Bürgerinitiativen nach einer Nachverhandlung des zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Staatsvertrages über die Straße zwischen Lörrach und Weil am Rhein auf schweizerischem Gebiet gemäß Artikel 22 dieses Vertrages?
17. Hat nach Auffassung der Bundesregierung das Berner „Übereinkommen über die Erhaltung der europäischen wildlebenden Pflanzen und Tiere und ihrer natürlichen Lebensräume“ von 1979 Vorrang vor dem Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Straße zwischen Lörrach und Weil am Rhein auf schweizerischem Gebiet von 1977, und wenn nein, warum nicht?
18. Welche Unternehmen sind mit dem Projekt der Zollfreistraße von Lörrach nach Weil am Rhein als Hauptauftragnehmer beauftragt?

Berlin, den 7. März 2006

Eva Bulling-Schröter
Dorothee Menzner
Dr. Kirsten Tackmann
Lutz Heilmann
Dr. Dietmar Bartsch
Heidrun Bluhm
Roland Claus
Hans-Kurt Hill
Katrin Kunert
Michael Leutert
Dr. Gesine Lötzsch
Dr. Ilja Seifert
Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333